Geografia

Brasil – Espaço Econômico – Transporte e Comunicação – [Difícil]

01 - (UFAM)

A hidrovia do rio Madeira (Corredor Oeste-Norte) opera de Itacoatiara a:

a) Ariquemes

b) Humaitá

c) Rio Branco

d) Porto Velho

e) Madeira-Mamoré

02 - (PUC PR)

Assinale a única expressão que completa corretamente o texto: Em Santa Catarina, abatedouros e frigoríficos para comercialização de carne suína e de aves concentram-se:

a) no vale do Itajaí.

b) no oeste do Estado.

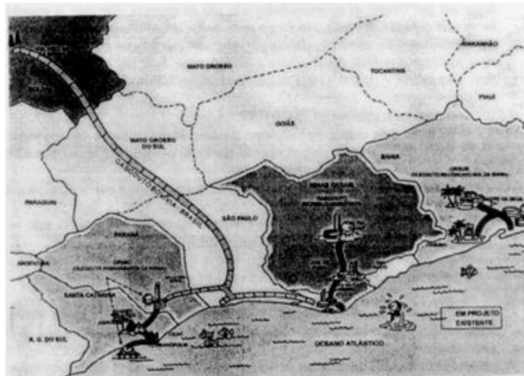
c) em torno de Joinville.

d) na ilha de Santa Catarina.

e) entre Tubarão e Criciúma.

03 - (UFJF MG)

"Uma via expressa, que oferece segurança e economia. Quem não optaria por um meio de transporte que reunisse essas qualidades? Tais características transformam o poliduto num dos sistemas de transporte de derivados de petróleo de maior confiabilidade."



Fontes Revista PETROBRÁS, Ano III, nº 29, agosto de 1996.

No tocante aos polidutos podemos afirmar, EXCETO:

a) o Gasbel, que começou a levar gás natural para as indústrias instaladas em Betim (Refinaria Gabriel Passos), na região metropolitana de Belo Horizonte, faz parte do complexo que ligará Brasil e Bolívia, compondo um sistema que atenderá futuramente os Estados de Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul;
b) nos próximos anos, os oleodutos deverão puxar para baixo os preços dos outros modais. (...) os transportes ferroviário e rodoviário terão que se ajustar à nova realidade de preços;
c) além da segurança do sistema, a expansão da rede de oleodutos permite a retirada de circulação de centenas de caminhões, economizando combustível e reduzindo o tráfego de veículos pesados nas rodovias. Resultado: melhora-se a circulação, preservam-se as estradas e cai a emissão de gases tóxicos;
d) o primeiro oleoduto construído no Brasil foi inaugurado em fins da década de 40, ligando o porto de Santos à capital de São Paulo. A obra, patrocinada pela ferrovia Santos-Jundiaí, permitiu o transporte de derivados de combustíveis para o planalto paulista e de lá o embarque nos trens para o interior do Estado;
e) no Brasil, o sistema rodoviário lidera o transporte de derivados de petróleo, enquanto que os dutos detêm 30%.

04 - (UFAM)

A Estrada de Ferro Teresa Cristina (SC) é responsável pelo transporte:

a) do café do Vale da Paraíba até o porto do Rio de Janeiro.
b) de manganês para o porto de Macapá.
c) de ferro para o porto de Sepetiba.

d) das safras de arroz e milho para o porto de Santos.

e) do carvão de Criciúma a Imbituba.

05 - (UDESC SC)

Sobre o transporte no Brasil, é correto afirmar:

a) As ferrovias brasileiras entraram em declínio a partir de 1920, quando as rodovias começaram a expandir.

b) A construção de estradas vicinais é essencial para integrar novas áreas à produção nacional.

c) O transporte de cabotagem tem dado demonstração de extraordinário dinamismo, escoando considerável parcela da produção industrial do Brasil.

d) A BR – 282 liga o Norte e o Sul de Santa Catarina, passando pelo município de Lages.

e) A integração da Bacia Amazônica com a Bacia Platina já é uma realidade nacional, resultado dos esforços do governo federal, e tem proporcionado desenvolvimento industrial, em virtude do rápido escoamento da produção.

06 - (UDESC SC)

A Infraero é uma empresa pública, vinculada ao Ministério da Defesa; administra 67 aeroportos, 84 unidades de apoio à navegação aérea e 33 terminais de logística de carga.

Assinale a alternativa correta.

a) A ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e a Infraero têm as mesmas funções.

b) O aeroporto de Congonhas é o que mais transporta cargas de importação. É, também, o que mais arrecada e, por isso, é o mais usado no Brasil.

c) As obras de modernização dos aeroportos vêm da receita dos municípios; por isso, são insuficientes.

d) A Infraero é uma empresa pública que opera com o capital privado das empresas aéreas; por isso, só administra os grandes aeroportos.

e) Os aeroportos administrados pela Infraero concentram cerca de 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil.

07 - (UEM PR)

No Paraná, o Anel de Integração rodoviária forma uma rede basicamente triangular e que liga, prioritariamente, os seguintes pólos ou nós:

a) Foz do Iguaçu, no sudoeste do estado do Paraná, e Ourinhos, no estado de São Paulo, passando por Guarapuava.

b) Curitiba, a leste, Maringá-Londrina, ao norte, e Cascavel, a oeste.

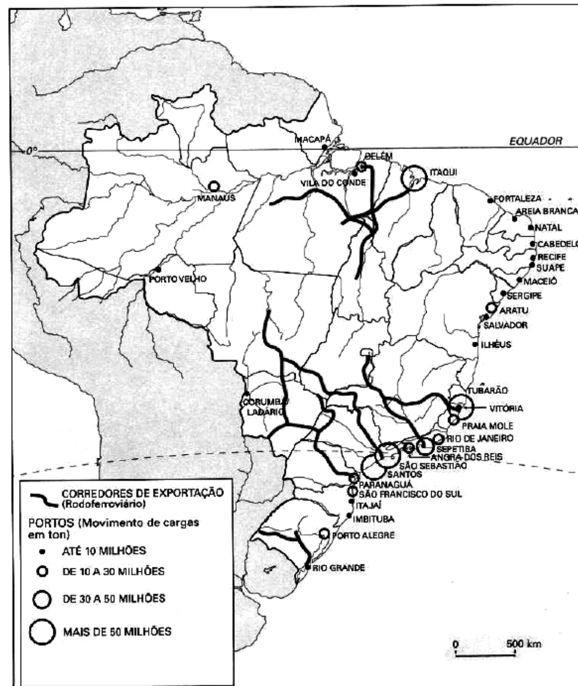
c) Foz do Iguaçu e Paranaguá, passando por Ponta Grossa.

d) Paranavaí, no norte, e Guaíra, no oeste, passando por Cascavel.

e) Ponta Grossa e Curitiba, estendendo-se até Paranaguá.

08 - (UFJF MG)

Leia o mapa: BRASIL – Portos e corredores de exportação.



Fonte: SIMIELLI, Maria Elena. *Geoatlas.*

São Paulo: Ática, 2006, p.119.

Com base no mapa e na geografia dos transportes do Brasil, é CORRETO afirmar que:

a) o porto de Itaqui escoa a produção de madeira e castanha-do-pará e está interligado às áreas produtoras através da Perimetral Norte.

b) o porto de Manaus opera a exportação de papel e celulose provenientes das indústrias localizadas na rodovia federal Transamazônica.

c) o porto de São Sebastião escoa produtos têxteis, calçados, papel e artigos de alumínio e está interligado às áreas produtoras através da Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA).

d) o porto de Sepetiba opera a descarga de carvão mineral para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e está integrado à malha rodoviária da BR101, BR116 e BR040.

e) o porto de Vitória escoa a produção de produtos petroquímicos e combustíveis devido à proximidade das plataformas da bacia de Campos.

09 - (UNESP SP)

O Brasil adotou, ao longo do período de 1930 a 1980, uma série de políticas territoriais, que objetivaram unir as diferentes áreas produtivas que formavam a economia brasileira em um território interligado e articulado por redes técnicas.

Com base nessa afirmação, analise os itens seguintes.

I. Construção da rodovia Belém-Brasília, no período 1956/1961, e abertura da transamazônica, na década de 1970.

II. Organização do setor energético, a partir dos anos 1960, com a Eletrobrás.

III. Implantação de hidrovias interligando as principais bacias hidrográficas das regiões Nordeste e Centro-Oeste.

IV. Organização da tecnologia digital, no início da década de 1970.

V. Utilização de satélites para adequar os serviços de telecomunicações, no início da década de 1970.

De acordo com a afirmação, as redes técnicas são as indicadas em

a) I, II e V.

b) I, III e IV.

c) I, III e V.

d) II, III e IV.

e) II, III e V.

10 - (FUVEST SP)

Uma das características atuais do processo de globalização é a exigência, cada vez maior, de fluidez de informações e mercadorias, ou, em essência, do próprio capital. Tal exigência tem conduzido os países à reestruturação de seus sistemas de circulação. Nesse sentido, no Estado brasileiro, nos últimos anos,

a) priorizou-se o transporte público urbano, com a ampliação do número de linhas do Metropolitano em todas as capitais dos Estados.

b) houve uma ampla recuperação da malha ferroviária, com a construção de novos trechos, a exemplo da Transnordestina.

c) privilegiou-se o sistema de cabotagem, valorizando-se o transporte de passageiros pelo território nacional e interligando as áreas costeiras do país.

d) priorizou-se o transporte hidroviário, voltado à exportação de grãos, conforme atestam as hidrovias Tietê-Paraná e do Rio São Francisco.

e) intensificou-se a modernização do sistema portuário, incluindo a construção de portos como os de Sepetiba (RJ) e Pecém (CE).

11 - (UFRR)

A construção da BR-174, na década de 1970, foi um audacioso projeto do período militar que vai da capital do Amazonas (Manaus), cortando todo o estado de Roraima até alcançar a fronteira com a Venezuela. A criação do referido eixo de transporte acarretou uma série de impactos na região, tanto positivos quanto negativos. Dentre eles podemos destacar, EXCETO:

a) Grande desflorestamento causado pela abertura da rodovia interestadual.

b) Intensos conflitos entre os militares que trabalhavam na construção da rodovia e os índios Waimiri-Atroari.

c) Potencializarão da exploração de ouro de diamantes, na década de 1980, nas regiões do Maú, Tepequém e Cotingo, todas situadas no estado de Roraima.

d) Surgimento de diversos projetos agrícolas ao longo da rodovia, sendo estes os embriões de futura s cidades como, por exemplo, Rorainópolis.

e) Consolidação do importante eixo turístico Manaus/Boa Vista/Porto Ordaz/Ilha de Margarita.

12 - (UERJ)

Trem da Central

Empurra pra entrar dez mil

nesse trem da Central do Brasil

Eu já vou na porta pra saltar em Bangu

sei que vou ser chutado e pisado pra

chuchu

No outro dia não saltei onde moro

me chutaram do trem na estação de Deodoro

(...)

(César Cruz / Silvinha Drumond – 1959)

Avenida Brasil, tudo passa, quem não viu?

De lá pra cá, daqui pra lá eu vou (ah, como vou)

Com meu amor vou viajando nessa Avenida

pela faixa seletiva no sufoco dessa vida

tudo passa, quem não viu?

Uma confusão de coisas assim é a Avenida Brasil

Linha Vermelha vem cortando a Maré (...)

Do importado à carroça o contraste social

Nesse rio de asfalto o dinheiro fala alto

É a filosofia nacional (...)

(Jefinho / Dico da Viola / Jorge Gannen – 1994)

Tanto a marcha do carnaval de 1959 quanto o samba-enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel de 1994 fazem referência às condições da circulação urbana na cidade do Rio de Janeiro. Uma característica associada aos meios de transporte preservada durante o tempo decorrido entre os dois momentos retratados e sua conseqüência urbana são:

a) estatização do sistema de transporte – intensificação da ocupação da periferia

b) longa duração dos movimentos pendulares – aceleração do processo de favelização

c) prioridade para o transporte de massa – incentivo ao processo de segregação urbana

d) custo elevado de tarifas – concentração espacial de comércio e serviços na Área Central

13 - (UDESC SC)

A Rede Rodoviária Catarinense é a principal via de comunicação do Estado, integrando as diferentes regiões, ligando-as aos demais estados da federação e aos países vizinhos. Analise as proposições sobre as rodovias federais que cortam o Estado.

I. A BR 101 cruza o Estado de Norte a Sul, passando próximo ao litoral.
II. A BR 280 passa pelo Norte do Estado (de São Francisco do Sul a Porto União).
III. A BR 116 cruza o Estado de Norte a Sul, passando pelo interior.
IV. A BR 470 passa no Vale do Itajaí, ligando Itajaí a Campos Novos, indo até o Rio Grande do Sul.
V. A BR 282 vai de Leste a Oeste do Estado.

Assinale a alternativa **correta**.

a) Somente as afirmativas I, III e V são verdadeiras.
b) Somente as afirmativas I, II e IV são verdadeiras.
c) Somente as afirmativas II e V são verdadeiras.
d) Somente as afirmativas I e III são verdadeiras.
e) Todas as afirmativas são verdadeiras.

14 - (PUC RJ)



Fonte: http://jornaldecaruaru.wordpress.com

Algumas prefeituras brasileiras, para melhorarem o bem estar nas cidades sob sua gestão, desenvolvem campanhas de racionalização dos meios de circulação usados, cotidianamente, pelos cidadãos. Observando-se a propaganda selecionada, é correto afirmar, sobre o tema, que:

a) a responsabilidade para o sucesso das medidas de controle de circulação de automóveis nas cidades é de todos e não só do Estado.

b) a contenção dos problemas associados à grande concentração de automotores nas cidades parte, somente, das atitudes individuais.

c) a sustentabilidade das ações públicas só ocorrerá se os habitantes das cidades forem sobretaxados e punidos pelos governos municipais.

d) a medida de limitação de automóveis nas cidades brasileiras só será eficiente se os cidadãos acatarem, sem questionar, as medidas tomadas pelo poder público.

e) a qualidade de vida urbana é de responsabilidade dos municípios, que precisam reduzir a circulação diária, nas cidades, de automóveis, motocicletas e bicicletas.

15 - (PUC SP)

Leia o trecho de uma entrevista à Folha de S. Paulo de André Esteves, presidente e principal sócio do BTG Pactual, maior banco de investimentos da América Latina.

Folha: Há uma preocupação excessiva com a inflação?

André Esteves – A inflação, de longe, não é o principal problema hoje do país [Brasil]. A gente ainda gasta muito tempo e esforço pensando nela. A economia brasileira se sofisticou. Três grandes temas, tão ou mais importantes,estão na agenda do governo – infraestrutura, excesso de carga fiscal e educação.

(Folha de S. Paulo. Não é preciso reforma tributária para baixar já os impostos no Brasil. 04/11/2012, p. B3).

Considerando as preocupações com a infraestrutura e a educação, visando à eficiência da economia brasileira, é correto dizer que

a) a significativa melhora do quadro educacional do país, que favorece a pujança atual da economia, não tem um correspondente na infraestrutura de telecomunicações, ainda muito precária e sem perspectivas de investimentos.

b) a infraestrutura de transportes foi revolucionada, em especial no que diz respeito ao transporte aéreo, impactando de forma positiva na eficiência econômica, ao mesmo tempo em que novos cursos de engenharia se multiplicam pelo país.

c) as fragilidades do ensino básico somadas às insuficiências do sistema universitário, juntamente com as precariedades dos meios de transporte num país continental, são verdadeiros obstáculos para o desenvolvimento econômico.

d) os grandes investimentos ocorridos recentemente no sistema ferroviário indicam um desenvolvimento consistente na infraestrutura de transporte, embora nosso sistema educacional não tenha condições de formar profissionais nesse ramo industrial.

e) a precariedade do sistema de educação no país não compromete a eficiência econômica do país de uma forma tão séria, quanto a precariedade notada na infraestrutura energética, tanto no que diz respeito às fontes, quanto à geração e à distribuição.

16 - (UEPA)

“E o futuro?”

(...)

“O quadro das ameaças que aguarda o gênero humano reúne uma série de facilidades tecnológicas que tanto podem servir para o bem como para o mal. Nesse cenário, os exemplos mais evidentes parecem ser: (1) a nanotecnologia, miniaturização de sistemas que permite a criação de novas e poderosas capacidades de sobrevivência e destruição; (2) o custo muito baixo de sistemas de posicionamento global por GPS; e (3) os incríveis avanços nos sistemas de telefonia celular (capacidade de voz, vídeo e dados reais em tempo real) – todos os elementos potencializados pelo uso descontrolado da internet.”

Leituras da História. ANO IV, Edição 43, 2011. São Paulo: Editora Escola, 2011. p. 21

No Brasil, durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, no que tange à frase “os incríveis avanços nos sistemas de telefonia celular”, a ideia nos remete imediatamente ao:

a) rápido processo de abertura dos meios de comunicação, controlados durante o regime militar, que considerava o serviço de telefonia um perigoso instrumento de ameaça aos planos de segurança nacional.

b) processo de privatização de empresas públicas, que detinham o controle de setores e de serviços nas áreas de telecomunicações, viabilizando a abertura, a concorrência e o crescimento do setor de telefonia móvel no país.

c) investimento de 30% do PIB na área de educação, pesquisa e tecnologia, gerando um mercado interno competitivo nas áreas da produção de computadores e de telefonia móvel, revitalizando a economia e fortalecendo a moeda nacional.

d) programa de incentivo às empresas nacionaise multinacionais ligadas à telecomunicação e aos serviços de telefonia móvel, que se baseava na isenção fiscal dos investidores, revitalizando o poder de concorrência de empresas nacionais do setor no mercado interno.

e) fortalecimento das empresas estatais de telecomunicação que, a partir da primeira gestão de FHC, receberam incentivos fiscais e investimentos nas áreas de tecnologias de ponta, com vistas ao fortalec imento interno e a recuperação da credibilidade nos serviços prestados à nação.

17 - (UNIRG TO)

Analise o mapa a seguir.



O Estado do Tocantins é cortado por seis rodovias federais. De acordo com as definições e as nomenclaturas estabelecidas pelo Plano Nacional de Viação, as rodovias são codificadas em função de seus sentidos e suas direções espaciais. As rodovias mostradas no mapa, BR-010, BR-153, BR-230, são, respectivamente:

a) Belém-Brasília, radial; Transbrasiliana, longitudinal e Transamazônica, transversal.

b) Transbananal, transversal; Transamazônica, longitudinal e Salvador-Brasília, radial.

c) Belém-Brasília, transversal; Rodovia da Soja, longitudinal e Salvador-Brasília, radial.

d) Transbananal, longitudinal; Transbrasiliana, radial e Rodovia da Soja, transversal.

18 - (FGV)

O projeto de lei 21626/11 – conhecido como Marco Civil da Internet – é um projeto de lei que estabelece princípios e garantias do uso da rede no Brasil. Segundo o deputado Alessandro Molon (PTRJ), autor da proposta, a ideia é que o marco civil funcione como uma espécie de "Constituição" da internet, definindo direitos e deveres de usuários e provedores da web no Brasil.

http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/03/140219_marco_civil_internet_mm.shtml, acesso em 26/03/2014.

Sobre esse projeto, aprovado pela Câmara dos Deputados em 25/03/2014, é correto afirmar:

a) Apesar de buscar proteger a privacidade dos usuários, o projeto aprovado na Câmara permite o acesso de terceiros aos dados, correspondências ou comunicação que estiverem na rede.

b) O projeto aprovado na Câmara proíbe os provedores de internet de vender planos que façam diferenciações no tráfego de dados ou que selecionem o conteúdo a ser acessado.

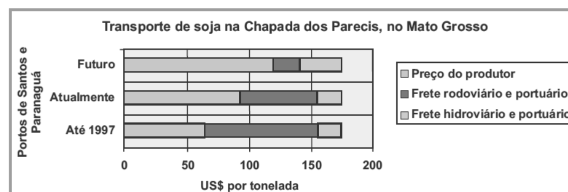
c) O projeto aprovado na Câmara determina que os provedores de acesso devam ser responsabilizados civilmente por danos decorrentes de conteúdo de terceiros, independentemente de ordem judicial.

d) O projeto aprovado na Câmara determina que proíbam que provedores de acesso vendam diferentes velocidades de acesso, garantindo a democratização do uso da internet.

e) O projeto aprovado na Câmara desobriga os *sites* e aplicativos de internet de manter registro dos dados de seus usuários, de maneira a garantir a sua privacidade e a inviolabilidade.

19 - (FMABC)

Observe o gráfico:



Fonte: Daniel M. Huertas. Da fachada Atlântica à imensidão Amazônica. SP: Annablume, 2009. p. 239

O gráfico representa

a) num passado recente e no presente, o peso excessivo dos transportes na composição do preço da soja, o que indica, sem dúvida, a precariedade dessa infraestrutura.

b) o quanto as áreas produtoras de soja situam-se numa região inadequada, em função de sua interiorização e distância dos portos do Sudeste.

c) que a tendência futura será a elevação da margem de lucro dos produtores de soja, com aumentos de preço para compensar o gasto com os transportes.

d) que novas rotas e novos portos para o escoamento da soja não se mostram viáveis e que isso fará os produtores elevarem o preço no futuro.

e) que, no futuro, os produtores ganharão mais que os intermediários, mas a custo da elevação do preço, e quem sofrerá serão os consumidores.

20 - (UNIFOR CE)

O plenário do Senado aprovou, no dia 22.04.2014, por votação simbólica, o Projeto de Lei 21626/11, conhecido popularmente como ***Marco Civil da Internet***. A redação final da matéria foi aprovada sem alterações em relação ao texto da Câmara dos Deputados pela unanimidade dos senadores presentes. A lei foi sancionada pela presidenta Dilma Rousseff, em 23.04.2014.

Analise as afirmativas abaixo, relacionadas ao Marco Civil da Internet.

I. O princípio da neutralidade garante que, ao comprar um plano de Internet, o usuário paga somente pela velocidade contratada e não pelo tipo de página que vai acessar.

II. O Marco prevê a inviolabilidade e o sigilo das comunicações na rede, cujo conteúdo não poderá ser acessado em hipótese alguma, sem a anuência formal do usuário.

III. O usuário não mais poderá acessar o que quiser, ficando sua liberdade de acesso dependente do tipo de conteúdo, previamente acertado com o provedor.

IV. Segundo o Marco Civil, os provedores de conexão são obrigados a guardar, por um período de cinco anos, os registros de acesso a aplicações de Internet.

V. O projeto assegura proteção a dados pessoais e registros de conexão e torna ilegal a cooperação das empresas de Internet com órgãos de informação estrangeiros.

É CORRETO somente o que se afirma em:

a) I e II.

b) III e IV.

c) IV e V.

d) II e III.

e) I e V.

21 - (ENEM)

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que começa a ser construída apenas em 1905, foi criada, ao contrário das outras grandes ferrovias paulistas, para ser uma ferrovia de penetração, buscando novas áreas para a agricultura e povoamento. Até 1890, o café era quem ditava o traçado das ferrovias, que eram vistas apenas como auxiliadoras da produção cafeeira.

CARVALHO, D. F. **Café, ferrovias e crescimento populacional**: o florescimento da região noroeste paulista. Disponível em: www.historica.arquivoestado.sp.gov.br. Acesso em: 2 ago. 2012.

Essa nova orientação dada à expansão ferroviária, durante a Primeira República, tinha como objetivo a

a) articulação de polos produtores para exportação.

b) criação de infraestrutura para atividade industrial.

c) integração de pequenas propriedades policultoras.

d) valorização de regiões de baixa densidade demográfica.

e) promoção de fluxos migratórios do campo para a cidade.

22 - (UNESP SP)

A incorporação de grande parcela da população ao sistema bancário, a difusão generalizada das operações de crédito individual, a dispersão de agências bancárias e pontos de autoatendimento em escala nacional e a difusão de formas de compra por meio de cartão de crédito são expressões de um fenômeno que pode ser denominado de “financeirização da sociedade e do território brasileiro”. A forma como este processo ocorreu no Brasil esteve associada

a) à integração do território nacional através dos sistemas técnicos de comunicação e informação; à centralização de capitais e articulação dos agentes do sistema financeiro; à difusão de um modelo de consumo de massa; e à flexibilização do acesso ao crédito pessoal.

b) à desarticulação das regiões brasileiras em termos de sistemas de transportes e comunicação; à centralização de capitais pelos agentes do sistema financeiro; à difusão de diferentes modelos de produção e consumo; e à flexibilização do acesso ao crédito pessoal.

c) à integração do território nacional através dos sistemas técnicos de comunicação e informação; à multiplicidade e desarticulação dos agentes do sistema financeiro; à difusão de diferentes modelos de consumo; e à restrição do acesso ao crédito pessoal.

d) à integração interna das regiões brasileiras e sua desarticulação em escala nacional; à centralização de capitais pelos agentes do sistema financeiro; à difusão de um modelo de consumo de massa; e à flexibilização do acesso ao crédito pessoal.

e) à fragmentação do território nacional em termos de sistemas de transporte e comunicação; à multiplicidade e desarticulação dos agentes dos sistemas financeiros regionais; à difusão de um modelo de consumo de massa; e à restrição do acesso ao crédito pessoal.

GABARITO:

1) Gab: D

2) Gab: B

3) Gab: E

4) Gab: E

5) Gab: A

6) Gab: E

7) Gab: B

8) Gab: D

9) Gab: A

10) Gab: E

11) Gab: C

12) Gab: B

13) Gab: E

14) Gab: A

15) Gab: C

16) Gab: B

17) Gab: A

18) Gab: B

19) Gab: A

20) Gab: E

21) Gab: D

22) Gab: A